EL MITO

35

Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

Willy Mairesse: el león belga

F1 1974: cerca del Mundial

Fábrica: la pista de Fiorano

F355 Spider: la bella de los Noventa

9 789504 900306 10035

VENTA EXCLUSIVA EN KIOSCOS

PLANETA DeAGOSTINI

EL MITO Ferrari

n. 35

Dirección: Marco Drago, Pietro Boroli

Dirección Editorial General: Mario Nilo
Dirección Editorial áreas Hobby y Música: Alberto Pietroboni

Jefe de Redacción: Michele Nuzzo
Redacción: Raoul Radice
Secretaría de Redacción: Luciana Ghilardi
Coordinación Técnica: Gabriele Caglio

Dirección Area Video: Marina Sejmand

Realización: Mediaspeed s.r.l.
Dirección de Redacción: Luca Grandori
Redacción: Luca Delli Carri, Carlo Montanaro, Filippo Piazzi
Realización Gráfica: Gabriele Brini, Gianlorenzo Frediani
Texto: Valerio Alfonzetti, Gianni Cancellieri, Silvana Casarotto, Roberto Gurian, Ferdinando Restelli, Alessandro Rigatto, Sergio Teruzzi

La Editorial agradece a la Ferrari por su colaboración.

© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara
© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara - De Agostini Mailing S.r.l., Novara
Registro en el Tribunal de Novara n. 9 del 27.3.1995
Director responsable: Pietro Boroli

Fotografía: Archivio IGDA, Roberto Carrer, Ferruccio Falletti, Maggi & Maggi, Giancarlo Reggiani, Archivio Zagari®.

Diseño: Silvana Ghioni, Alberto Ipsilanti, Jimmy Rubin, Marco Vinelli.

Editorial Planeta Argentina S. A.
Presidente Ejecutivo: Julio Roberto Pérez
Director General Coleccionables: Pedro Esteban Pascual
Gerente de Producción: Alejandro Luciani
Coordinación General: Alejandro Ulloa

Traducción: Vito De Palma
Colaboradores:
Diego Arguindeguy
Claudia Arroyo
Irene Banchero
Mercedes Sacchi
Carolina Schavelzon
Fotocromía:
Plus Film - Ruff's Graph

©Editorial Planeta Argentina S.A.I.C.
Av. Independencia 1668
1100 - Buenos Aires
Atención al cliente: 4482-0655 y 4482-0657
Distribuye en Capital: Huesca - Sanabria: Baigorri 103 - Buenos Aires
Distribuye en Interior: DGP: Alvarado 2118 - Buenos Aires

©Editorial Planeta Chilena S.A.I.C.
Olivares 1229 - Santiago de Chile

©Editorial Planeta Colombiana S.A.
Carrera 68 A, N° 25-55 - Santafé de Bogotá

©Editorial Planeta Mexicana S.A. de C.V.
Avda. Insurgentes 1162 - México D.F.

Impreso en abril de 1999

ISBN Obra completa 950-49-0029-1
ISBN Tomo 4 950-49-0033-X

Ninguna parte de esta publicación, incluido el diseño de cubierta, puede ser reproducida, almacenada o trasmitida en manera alguna ni por ningún medio, ya sea eléctrico, químico, mecánico, óptico, de grabación o de fotocopia, sin permiso previo del editor.

Impreso en: Sociedad Impresora Americana S.A.I.C.
Impreso en Argentina.

EL MITO FERRARI

Consta de 62 fascículos de aparición semanal de 20 páginas más cubiertas, coleccionables en 6 volúmenes.

Orden de encuadernación

1er Tomo: Fascículos del 1 al 11
2do Tomo: Fascículos del 12 al 21
3er Tomo: Fascículos del 22 al 31
4to Tomo: Fascículos del 32 al 41
5to Tomo: Fascículos del 42 al 51
6to Tomo: Fascículos del 52 al 62

Pida a su kiosquero que le reserve un ejemplar de El Mito Ferrari. Adquiriéndolo todas las semanas en el mismo punto de venta facilitará la distribución y obtendrá un mejor beneficio.

LAS GT CARRERA

250 GT Tour de France, nacida para ganar

1957: por dos años conquista la clásica prueba francesa en ruta y también triunfa una vez en la Targa Florio. Conducida por los mejores pilotos de los años Cincuenta y Sesenta, tuvo una carrera larga y exitosa.

Una 250 GT Berlinetta Competición de paso largo tuvo una carrera interminable: comenzó a mediados de los años Cincuenta y terminó a comienzos de los Sesenta, ante el gran poderío de las GTO. Entre las distintas versiones de este afortunado vehículo, la más hermosa a la vista y al volante es seguramente la producida entre 1957 y 1958. Es decir la que los ferraristas llamaron Tour de France, por los numerosos éxitos logrados en la clásica prueba francesa de ruta.

La temporada 1957 se abría bajo los mejores auspicios, gracias a los triunfos cosechados por las Berlinettas Competición el año anterior.

LA MECANICA ES USUAL PERO LA CARROCERIA ES INEDITA

Sin embargo, la lógica de las competiciones impone no detener la evolución de los autos. Por eso en abril fue presentado un vehículo muy similar mecánicamente a la versión 1956, pero dotado de una carrocería completamente nueva, siempre diseñada por Pininfarina. Los elementos más característicos eran los faros carenados, es decir bajo caparazones de plexiglás, y los guardabarros traseros que terminaban con dos aletas, en las que estaban integradas las ópticas. Dicho de esta manera, parece sólo un rediseño: en realidad se había cambiado gran parte de las chapas estampadas, realizando un conjunto equilibrado como pocos, que iba a hacer escuela aún a mediados de los años Sesenta:

La línea de la 250 GT Tour de France es inconfundible, con la trompa inclinada y los guardabarros traseros en aleta.

FICHA TECNICA

Motor:	delantero longitudinal, 12 cilindros en V, diámetro por carrera 73 x 58,8, cilindrada 2953 cm³
Distribución:	monoárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	3 carburadores Weber 36 DCL3 doble cuerpo
Encendido:	mono, 2 distribuidores
Potencia:	250 CV a 7000 rpm
Cuerpo vehículo:	chasis jaula de caños de acero, carrocería de aluminio
Tracción:	trasera, caja de 4 velocidades + MA
Suspensiones:	del. independientes, tras. puente rígido
Dirección:	cremallera
Frenos:	tambores
Llantas:	de rayos Borrani, neumáticos 6.00 x 16"
Paso:	2,60 m
Peso:	1050 kilos
Unidades producidas:	15 en 1957, 30 en 1958

Números de chasis: 1957: 0723GT, 0731GT, 0733GT, 0747GT, 0749GT, 0753GT, 0763GT, 0767GT, 0771GT, 0773GT, 0781GT, 0787GT, 0793GT, 0805GT. 1958: 0879GT, 0881GT, 0893GT, 0895GT, 0897GT, 0899GT, 0901GT, 0903GT, 0905GT, 0907GT, 0909GT, 0911GT, 0925GT, 0931GT, 0933GT, 0967GT, 0969GT, 0971GT, 0973GT, 1031GT, 1033GT, 1035GT, 1037GT, 1039GT, 1113GT, 1127GT, 1139GT, 1141GT, 1143GT y 1161GT.

Volante de madera y aluminio de la Ferrari 250 GT Tour de France.

quien recuerde el primera Ford Mustang "fastback" de 1964, notará seguramente más de un parecido, pese a tratarse de una auto americano con líneas menos elegantes. Otros parecidos con la contemporánea 250 TR eran más comprensibles y aceptados. Pero la Tour de France no era un sport con techo, era un auto nacido de un proyecto autónomo.

Arriba a la izquierda, las llantas de rayos Borrani y la puerta. Abajo, el motor.

superior izquierdo cortado). Mecánicamente, las diferencias eran menos sensibles: aparte de la adopción definitiva del embrague monodisco Fichtel & Sachs, se trataba desde todo punto de vista de la experimentada Berlinetta Competición. El motor era el tipo 128 C, con la clásica cilindrada de 2953 cm³ y una potencia variable entre los 240 y 250 CV a 7000 rpm (las mejores unidades estaban destinadas a los pilotos más prometedores, por orden del mismo

EL PARENTESCO MAS FIRME ES CON LA SPIDER CALIFORNIA

Si queremos encontrar un parentesco firme, hay que buscarlo en la espléndida Spider California de paso largo, que era una berlinetta en versión descubierta.

Las diferencias con la anterior berlinetta eran numerosas: las más vistosas tenían que ver con el capot, que terminaba sobre la parrilla con una pestaña pronunciada; las salidas de aire del habitáculo sobre los montantes traseros del techo, donde la parrilla con 14 aletas le había cedido el lugar a una solución diferente, con sólo tres aberturas; y en la tapa de aluminio del tanque de nafta, corrido al exterior del baúl (consecuentemente, la tapa del baúl tenía el ángulo

NO SOLO EN ROJO

La 250 Tour de France era un auto de ruta, matriculado regularmente. Inclusive, había accesorios disponibles, como el paragolpes (en realidad, sutilísimas láminas de acero, enganchadas directamente en los guardabarros) y los vidrios que bajaban (que eran pedidos por la mayoría de la clientela, por ser más cómodos que las ventanillas corredizas). También la gama de colores era digna de un auto de serie lujoso: la carrocería de Sergio Scaglietti permitía elegir entre una veintena de tonos, todos de pintura a la nitrocelulosa. Además de los clásicos rojo Ferrari y rojo carrera Ferrari, se recuerdan el oro metalizado, el azul Francia claro, el azul oscuro, el marrón y el espléndido gris aluminio metalizado. También para los tapizados se podía elegir entre cuero y vinilo, ambos disponibles en varios colores.

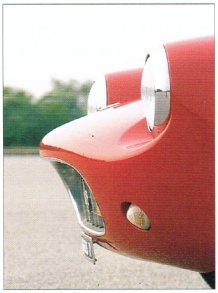
Una Ferrari 250 GT Tour de France en una carrera para autos históricos en los Dolomitas.

La carrocería esbelta de la Tour de France.

EL EQUIPO DE CLIENTES

La Escudería Ferrari presentó en varias ocasiones las 250 TDF en forma oficial. Pero no se puede olvidar, hablando de los resultados deportivos, el papel importante que tuvo también el equipo de clientes. La estructura, deseada por el mismo Enzo Ferrari, estaba perfectamente organizada: el director deportivo Romolo Tavoni (que posteriormente iba a tener cargos más importantes en Ferrari, para luego ser el alma del autódromo de Monza hasta los primeros años Noventa) y el jefe de mecánicos Florini seguían todas las carreras en las que participaban las GT de Maranello. En poco tiempo, se volvieron un punto de referencia para todos los pilotos privados con vehículos del Cavallino. Uno de ellos era Eros Crivellari (que corría también con el seudónimo de "Opicina"): muchos años después todavía recordaba los precios "regalados" que el equipo cobraba por la asistencia en carrera, para los reabastecimientos y por los neumáticos. La propia Ferrari soportaba buena parte de los gastos, porque se trataba de una óptima publicidad para los autos de serie, en venta al público.

Enzo Ferrari: una especie de promoción para los afortunados que las recibían). La diferencia estaba en la performance: la mejor aerodinámica del modelo 1957 permitía velocidades de punta superiores a los 240 Km/h con relaciones largas. Por no hablar de los 260 por hora alcanzados por el auto de Oliver Gendebien, que en su calidad de piloto oficial de la Escudería tenía un motor similar a los de las Testa Rossa oficiales. Entonces, no hay que asombrarse si justamente Gendebien cosechó los mejores éxitos de la temporada 1957, como el tercer puesto absoluto en las Mil Millas (la última, la del accidente de De Portago) y las claras victorias en el Tour de France y en la Targa Florio. Pero mucho más numerosos fueron los resultados obtenidos en toda Europa por los pilotos privados, comenzando justamente por el Tour de France donde estuvieron presentes muchos de estos autos. En fin, el apodo inventado por los apasionados es seguramente merecido. Y el nombre de la Casa de Maranello aparecía siempre en los títulos de los diarios: exactamente lo que Enzo Ferrari deseaba, al punto de haber creado un verdadero equipo de clientes para asistir a los autos "privados".



La vista más característica de la Tour de France es la trasera. A la derecha, la trompa inconfundible.

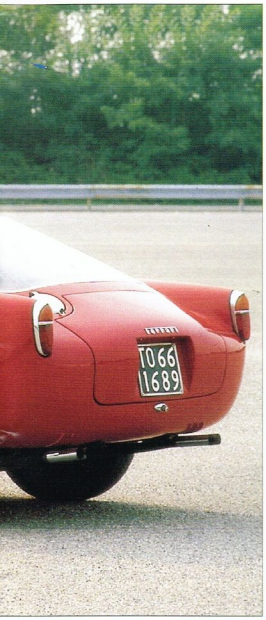
EN 1958 LA POTENCIA AUMENTO CON UN NUEVO MOTOR DE 260 CV

En 1958 hubo una evolución de las 250 GT Berlinetta Competición. El aspecto exterior era idéntico al de los autos de 1957, con la excepción de la única abertura para la salida del aire del habitáculo (introducida en la temporada), que se podía cerrar con una palanca ubicada en el interior del auto. Los cambios mecánicos eran más importantes: fue introducido el nuevo motor tipo 128 D, con tapa de cilindro modificada, que aumentó la potencia a 260 CV, con mejor par en los regímenes medianos y una notable velocidad para subir de revoluciones. De esta manera, también los privados pudieron disponer de autos con performances análogas a las del vehículo usado el año anterior por Gendebien.

EN EL TOUR DE FRANCE, CINCO FERRARI EN LOS PRIMEROS LUGARES

Detallar los resultados que cosechó esta versión ocuparía muchas páginas. Baste como muestra el éxito masivo de las Ferrari Berlinettas en el Tour de France: de 10 vehículos participantes sólo dos se retiraron, mientras que apenas 37 vehículos terminaron la prueba, de un total de 113 inscriptos. En la clasificación final de la carrera, las Ferrari 250 GT ocupaban el primer lugar absoluto (Gendebien - Bianchi), el segundo (Trintignant - Picard), el tercero (Da Silva Ramos - Estager), el cuarto (Shell - Peron), el quinto (Schild - De la Geneste), el

A la derecha, la ranura ubicada detrás de las puertas para la salida del aire caliente del habitáculo.



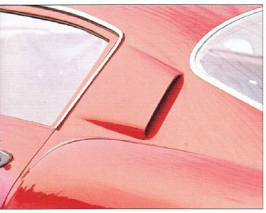
séptimo (Bourillot - Mazetti), el octavo (Faure - Paulard) y el décimoquinto (Pertin - Lorica, que eran los seudónimos de Noblet y Cavrois). Para quienes corrieron con estos autos queda vivo aún hoy el recuerdo de su robustez y de la potencia desarrollada por el motor. Importaba muy poco si los amortiguadores del tren trasero perdían muy pronto su funcionalidad, por el sobrecalentamiento del aceite luego de pocos esfuerzos. O que la adherencia fuese muy buena sobre piso seco, pero casi inexistente cuando el camino se mojaba. O que los frenos de tambor se volvieran inútiles después de pocas frenadas a fondo, a pesar de que los tambores tuviesen una gran cantidad de aletas para disipar mejor el calor producido.

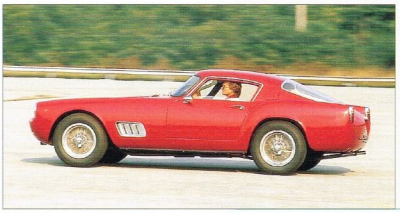
Lo que queda en su memoria es que condujeron en carrera una Ferrari. Un honor para pocos, tanto ayer como hoy.

Es notable el parecido de la Tour de France con toda la familia de las Ferrari Berlinettas.

RESULTADOS DE LA 250 GT TOUR DE FRANCE

Carrera	Pilotos	Resultado
1957		
Copa Intereuropa-Monza	*Luglio*	*1°*
	Lualdi	*2°*
	Taramazzo	*3°*
Mil Millas	*Gendebien/Washer*	*3°*
	Luglio/Carli	*6°*
	"Ippocrate"	*7°*
	Buticchi	*9°*
	"Kammamuri"/Bellini	*15°*
	Crivellari/Papais	*16°*
	Capelli	*25°*
1000 Km Nürburgring	*Picard/Kessler*	*retirada*
Tour de France	*Gendebien/Bianchi*	*1°*
	Trintignant/Picard	*2°*
	Da Silva Ramos/Estager	*3°*
	Shell/Peron	*4°*
	Schild/De la Geneste	*5°*
Targa Florio	*Gendebien/Washer*	*1°*
	Munaron	*4°*
	Luglio	*5°*
	Lena	*6°*
12 Horas Reims	*Gendebien/Washer*	*1°*
	Hill/Seidel	*2°*
	Munaron/Madero	*3°*
	Crivellari/Papais	*4°*
	Luglio/Picard	*5°*
1958		
12 Horas Sebring	*Kessler/O'Shea/Cunningham*	*5° absoluta*
	Arents/Reed/O'Dell	*6° absoluta*
Copa Intereuropa	*Taramazzo*	*1°*
	Leto Di Priolo	*2°*
	Lualdi	*3°*
Tour de France	*Gendebien/Bianchi*	*1°*
	Trintignant/Picard	*2°*
	Da Silva/Estager	*3°*
	Shell/Peron	*4°*
	Schild/De la Geneste	*5°*
	Bourillot/Mazetti	*7°*
	Faure/Paulard	*8°*
	"Pertin"/"Lorica"	*15°*
12 Horas Reims	*Gendebien/Frère*	*1°*
	Mairesse/"Haldaux"	*2°*
	"Pertin"/Peron	*3°*
	Seidel/von Trips	*4°*
	Picard/Burgrat	*5°*
	Guichet/Frassenet	*6°*
	Da Silva/Hill	*7°*





Elegante inmóvil, elegante en movimiento: la Tour de France fue una de las Ferrari más lindas de todos los tiempos.

1974, cerca del título

Niki Lauda con la 312 B3 en 1974.

Con el suizo Clay Regazzoni la Casa del Cavallino es segunda tanto en la tabla de pilotos como en la de constructores. El Mundial se definió en el último gran premio.

1974: LOS RESULTADOS DE FERRARI

GP de Argentina, *13 de enero*	*2° Lauda, 3° Regazzoni*
GP de Brasil, *27 de enero*	*2° Regazzoni*
GP de España, *28 de abril*	*1° Lauda, 2° Regazzoni*
GP de Bélgica, *12 de mayo*	*2° Lauda, 4° Regazzoni*
GP de Mónaco, *26 de mayo*	*4° Regazzoni*
GP de Holanda, *23 de junio*	*1° Lauda, 2° Regazzoni*
GP de Francia, *7 de julio*	*2° Lauda, 3° Regazzoni*
GP de Inglaterra, *20 de julio*	*4° Regazzoni, 5° Lauda*
GP de Alemania, *4 de agosto*	*1° Regazzoni*
GP de Austria, *18 de agosto*	*5° Regazzoni*
GP de Canadá, *22 de septiembre*	*2° Regazzoni*

En 1974, luego de la crisis de resultados del año anterior, la Ferrari volvió al protagonismo. Abandonadas todas las demás competiciones para poder concentrar su atención en la Fórmula 1, la Casa de Maranello rozó con Regazzoni el título mundial, ubicándose segunda también en la Copa de Constructores, detrás de McLaren. Fittipaldi se coronó campeón del mundo: sin embargo, prevaleció sobre Regazzoni sólo en la última carrera. En el Gran Premio de Argentina, en Buenos Aires, Hulme ganó después de que Reutemann se quedara sin nafta en la anteúltima vuelta. Detrás de Hulme se clasificaron las Ferrari de Lauda y Regazzoni, y luego Hailwood, Beltoise y Depailler. En Brasil, en Interlagos, Fittipaldi se impuso delante de Regazzoni, Ickx, Pace, Hailwood y Peterson.

Lauda y Regazzoni en el podio del GP de Holanda 1974.

FERRARI TRIUNFO EN ESPAÑA CON EL AUSTRIACO NIKI LAUDA

En Kyalami, en Sudáfrica, Reutemann ganó su primer gran premio. Detrás del argentino se ubicaron Beltoise, Hailwood, Depailler, Stuck y Merzario.
En el GP de España, en Jarama, la Ferrari triunfó, con Lauda

LA CLASIFICACION DEL MUNDIAL

Piloto	Auto	Puntos	Victorias
Fittipaldi	McLaren-Ford	55	3 (BR, B, CND)
Regazzoni	Ferrari	52	1 (A)
Scheckter	Tyrrell-Ford	45	2 (S, GB)
Lauda	Ferrari	38	2 (E, H)
Peterson	Lotus-Ford	35	3 (MC, F, I)
Reutemann	Brabham-Ford	32	3 (SA, AU, EE.UU.)
Hulme	McLaren-Ford	20	1 (RA)
Hunt	Hesketh-Ford	15	
Depailler	Tyrrell-Ford	14	
Hailwood	McLaren-Ford	12	
Ickx	Lotus-Ford	12	
Pace	Surtees y Brabham-Ford	11	
Beltoise	BRM	10	
Jarier	Shadow-Ford	6	
Watson	Brabham-Ford	6	
Stuck	March-Ford	5	
Merzario	Iso Williams-Ford	4	
Brambilla	March-Ford	1	
Hill	Lola-Ford	1	
Pryce	Shadow-Ford	1	

1974: DRASTICAS MEDIDAS ANTICRISIS

Política: *En la Argentina muere Juan Domingo Perón y asume la presidencia su viuda, María Estela Martínez. En Italia recrudece la violencia de derecha e izquierda. El presidente norteamericano Richard Nixon renuncia por el escándalo de Watergate. Golpe militar en Etiopía: es depuesto el emperador Haile Selassie. Caen las dictaduras de Portugal y Grecia.*

Economía: *Por la crisis del petróleo, en todo el mundo se adoptan drásticas medidas de austeridad.*

Deportes: *Carlos Reutemann gana tres GP de F1. La Lazio logra su primer título de fútbol de primera.*

Cine: *Muere Vittorio De Sica, célebre actor y director italiano.*

Lauda en una detención en boxes con la 312 B3.

primero y Regazzoni segundo. Fittipaldi fue tercero, rezagado en una vuelta, delante de Stuck, Scheckter y Hulme.

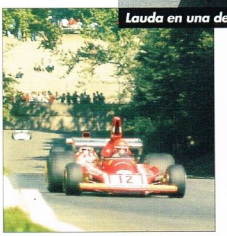
En Bélgica, en Nivelles, Fittipaldi volvió a la victoria luego de que Regazzoni liderase en la primera parte de la prueba. Segundo fue Lauda, que precedió a Scheckter, Regazzoni, Beltoise y Hulme.

En Montecarlo, las Ferrari eran favoritas, pero en la carrera, Regazzoni y Lauda se obstaculizaron. La victoria fue para Peterson, que dejó atrás a Scheckter, Jarier, Regazzoni, Fittipaldi y Watson.

En el GP de Suecia, en Anderstorp, los Tyrrell de Scheckter y Depailler se clasificaron primero y segundo delante de Hunt, Fittipaldi, Jarier y Hill.

En Holanda, en Zandvoort, la Ferrari fue otra vez primera y segunda con Regazzoni y Lauda. El tercer lugar fue para Fittipaldi, que precedió a Hailwood, Scheckter y Depailler.

En Dijón, en el GP de Francia, Peterson logró vencer a las Ferrari de Lauda y Regazzoni. Cuarto llegó Scheckter, que precedió a Ickx y Hulme. En el GP de Inglaterra, en Brands Hatch, Lauda dominó largamente antes de verse obligado a entrar en boxes por un neumático. Así ganó Scheckter, delante de Fittipaldi, Ickx, Regazzoni, Lauda y Reutemann.



Arriba, dos imágenes de Niki Lauda en el GP de Italia 1974.

TRIUNFAL EXITO EN ALEMANIA PARA REGAZZONI

En Alemania, en Nürburgring, Lauda salió de pista en la primera vuelta. Regazzoni, en cambio, ganó de manera triunfal delante de Scheckter, Reutemann, Peterson, Ickx y Pryce. Hailwood, lamentablemente, tuvo un accidente en el cual sufrió varias fracturas en las piernas, que acabaron con su carrera. En Zeltweg, en el GP de Austria, Reutemann se impuso delante de Hulme, Hunt, Watson, Regazzoni y Brambilla. En el GP de Italia, en Monza, las Ferrari de Lauda y Regazzoni se retiraron por fallas del motor, mientras lideraban. Así ganó Peterson, seguido por Fittipaldi, Scheckter, Merzario, Pace y Hulme. En Canadá, en Mosport Park, ganó Fittipaldi precediendo a Regazzoni, Peterson, Hunt, Depailler y Hulme. En la largada del GP de los Estados Unidos en Watkins Glen, Fittipaldi y Regazzoni se presentaron con la misma cantidad de puntos en la clasificación mundialista, con Scheckter que también tenía una remota posibilidad de coronarse campeón del mundo. Las pruebas se enlutaron por un accidente mortal, sufrido por el austríaco Koenigg con Surtees. En la carrera, la Ferrari sufrió un problema en los amortiguadores que obligaron a Regazzoni a dejarle el camino libre a Fittipaldi. El GP fue ganado por Reutemann, delante de Pace, Hunt, Fittipaldi, Watson y Depailler.

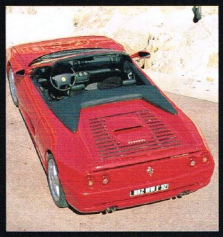
F355 Spider, la belleza de los Noventa

1995: nace una spider que entrará en la historia. Tiene un motor 8 cilindros que dispone de 380 caballos. Alcanza los 295 Km horarios y acelera de cero a 100 kilómetros por hora en apenas 4,7 segundos.

La Casa de Maranello la presentó así: "La primera Ferrari era abierta. En el corazón de Enzo Ferrari, primero, y de la Ferrari, después, las spiders constituyeron siempre algo especial e importante. Desde los albores de la Ferrari hasta el día de hoy hubo muchas de ellas, cada una con su historia fascinante. El principio del cual nace una Ferrari spider está en la mezcla entre el carácter deportivo de la mecánica y el encanto de conducir a cielo abierto. La F355 Spider incrementa este espíritu...". Palabras para definir un auto que, para la Casa del Cavallino, es verdaderamente importante.

LA 456 GT Y LA 348 SON EL REGRESO A LA GRANDEZA

La F355 Spider es un auto que le importa mucho a la Ferrari, porque representa la vuelta al sol luego de un largo momento amargo, en el que las cuentas estaban más en rojo que el rojo carrera de sus monoplazas de Fórmula 1.
Con la 348 y 456 GT, la F355 es artífice de la nueva grandeza de Ferrari. Autos lindos a la vista y al volante, aguerridos, deportivos, confiables, nacidos para recorrer muchos kilómetros. Con la F355 se vuelve a la luz del sol en todos los sentidos: se vuelve a descubrir el lado lúdico, exclusivamente pasional, de la Casa de Maranello.
Es un auto que tiene todas las condiciones para entrar en la historia como una de las más lindas spiders de todos los tiempos. También es una de las spiders más veloces, algo que en una Ferrari nunca desentona.



Parecida a la F355 Berlinetta en todo, salvo por la ausencia del techo, la Spider tiene una linea fascinante.

No sólo colores deportivos como el rojo Ferrari para la F355, sino también un elegante azul que le da un aire de reina del "jet set".

La F355 Spider es casi hermana gemela de la F355 Berlinetta. La mecánica de la F355 no necesitaba ningún ajuste: ya era lo mejor que podía ofrecer la producción mundial. El motor 8 cilindros en V a 90° entrega nada menos que 380 caballos a 8250 vueltas por minuto, un régimen de rotación que hasta hace poco estaba reservado para los autos de competición. El peso del motor es de apenas 168 kilos. La potencia específica es de 109 caballos por litro de cilindrada. El par es de 37 kilográmetros. Tiene cinco válvulas por cilindro, bielas de titanio, distribución con cuatro árboles de levas a la cabeza, lubricación con carter seco, caja transversal de seis velocidades en bloque con el diferencial: es decir todo lo que hizo famosa a la F355. Esto se traduce en una performance que quita el aliento: 295 kilómetros horarios de velocidad máxima, 4,7 segundos para pasar de 0 a 100 kilómetros horarios, 23,7 segundos para acelerar en los mil metros. Nada mal para una spider. Es un auto nacido para asombrar. Tanto por la performance como por la "pinta". El diseño de Pininfarina, como siempre, no desilusiona. Se podría decir que, perdiendo el techo, la F355 ganó en belleza pura. Esbelta, extremadamente afilada y baja (la altura es de 1,17 metros), la F355 Spider es un gran auto, que supera a la también linda 348 Spider que la precedió. Su línea sabe unir las curvas y las aristas, encon-

FICHA TECNICA

Motor:	central longitudinal, 8 cilindros en V a 90°, diámetro por carrera 85 x 77 mm, cilindrada 3496 cm³, compresión 11:1
Distribución:	biárbol a la cabeza, 5 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección Bosch Motronic M2.7
Potencia:	380 CV a 8250 rpm
Cuerpo vehículo:	carrocería spider de aluminio y acero, dos puertas, dos lugares; chasis autoportante de acero con caños soldados de sección variable y pequeño chasis jaula auxiliar trasero
Tracción:	trasera, caja de 6 velocidades + MA
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas, cuadriláteros superpuestos, amortiguadores con control electrónico
Dirección:	cremallera servoasistida
Frenos:	disco autoventilados con ABS que puede excluirse
Neumáticos:	del. 225/40 ZR18, tras. 265/40 ZR18
Dimensiones:	4,25/1,90/1,17 m
Paso:	2,45 m
Ejes:	del. 1,51 m, tras. 1,61 m
Peso:	1350 kilos
Tanque:	82 litros
Velocidad:	295 Km/h
Aceleración:	0-100 Km/h en 4,7 segundos

UNA CAPOTA ESPECIAL

La capota merece un capítulo aparte. En un auto tan especial como la F355 no podía ser un detalle secundario. Cuenta con un sistema semiautomático de cierre y abertura de la capota de lona que facilita su maniobrabilidad y elimina los esfuerzos físicos que antes tenía que soportar el conductor a los primeros anuncios de una tormenta. Entre otras cosas, con la capota levantada, la línea de la F355 no pierde en absoluto. Discreta, de dimensiones contenidas, la capota de la F355 es una pequeña joya de tecnología aplicada al automóvil. Es verdaderamente digna de una Ferrari.

Con el cabello al viento en la Ferrari F355.

Las llantas de aleación liviana de la Ferrari F355 tienen cinco rayos en estrella. Abajo, el motor de ocho cilindros.

El habitáculo de la F355 une comodidad y deportividad.

trando un equilibrio perfecto. Las llantas tienen diseño de estrella, es decir de cinco rayos. Son de magnesio, material particularmente liviano y utilizado sólo en las competiciones por las dificultades de elaboración y el alto costo que presenta.

El baúl se ubica en la parte delantera: no ofrece una gran capacidad de carga.

DIRECCION ASISTIDA Y SUSPENSIONES CON CONTROL ELECTRONICO

Comodidad de manejo: éste fue uno de los objetivos del equipo que proyectó la F355. Entonces, encontramos la dirección asistida junto a las suspensiones con control electrónico, que se adaptan a los diferentes estilos de manejo. Comodidad y seguridad: la F355 Spider dispone también de ABS (pero se lo puede excluir, por eso, si el conductor desea picar en una autopista o en una bajada a pleno en montaña, tendría un auto apto para la ocasión) y de "airbag". Naturalmente, el globo de aire salvador está a disposición tanto del piloto como del pasajero. Una última acotación la merece el nombre. En la F355 descubierta, la palabra "spider" que sigue al número está escrita en cursiva.

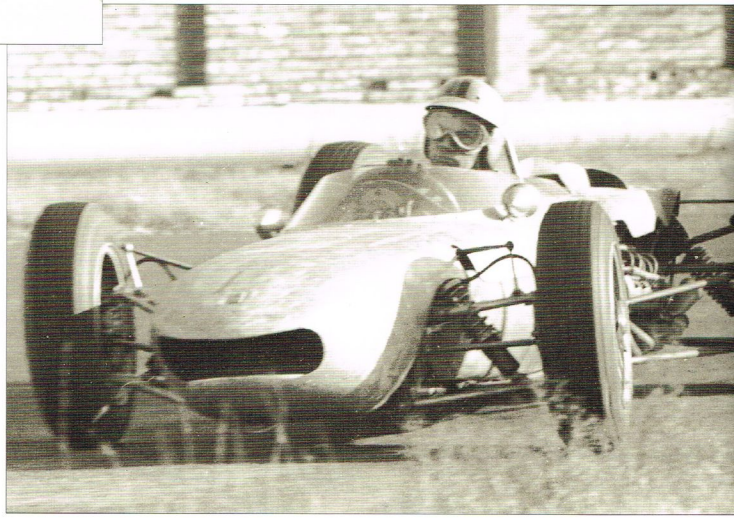
LA F355 DESCUBIERTA ES HOY LA JOYA FERRARI SPIDER

Ese pequeño detalle revela el cuidado de la terminación y la búsqueda de soluciones elegantes que Ferrari puso en este auto. Es seguramente una de las joyas de su producción de los años Noventa, en espera de una novedad a cielo abierto que, como siempre, seguirá asombrando.

Willy Mairesse, el león de Bélgica

Veloz y temerario, de estatura pequeña, no cosechó las satisfacciones que estaban a su alcance. Corrió mucho tiempo por la Casa del Cavallino.

Enzo Ferrari lo definió "piloto con voluntad irreductible y coraje difícilmente comparable". Un juicio a la medida de Willy Mairesse, corredor muy veloz, dedicado al riesgo. Fue víctima de muchos accidentes, pero ninguno de ellos pudo doblegarlo. Nacido en Momignies, en la provincia de Hainaut (Bélgica meridional) el 1° de octubre de 1928, debutó a los 25 años en la carrera Lieja-Roma-Lieja, al volante de un Porsche 356, con el que se retiró. La primera victoria la obtuvo en 1955, con un Peugeot 203 sobrealimentado, en las 12 Horas de Huy. En 1956, con su Mercedes 300 SL de segunda mano, conquistó la Lieja-Roma-Lieja.



Módena, 1962: Mairesse prueba una Ferrari.

JACQUES SWATERS FUE EL PRIMERO QUE CREYO EN EL

El primero que creyó en las dotes de Willy fue Jacques Swaters, importador de Ferrari en Bélgica y piloto talentoso. En 1958 lo ayudó para comprar una Berlinetta 250 GT con la que Willy fue segundo en las 12 Horas de Reims y tercero en Clermont Ferrand. El año 1959 lo vio protagonis-

LA CARRERA DE WILLY MAIRESSE

Willy Mairesse (Mamignies, Hainaut, Bélgica, 1 de octubre de 1928 - Ostende, 4 de setiembre de 1969) posee un currículum modesto en F1: 12 GP disputados entre 1960 y 1965, un tercero y un cuarto puestos, 10 retiros. Ganó dos pruebas sin puntaje (GP de Bruselas y de Nápoles de 1962, con la Ferrari) y dio lo mejor de sí en las clásicas de velocidad y duración. Sus éxitos más prestigiosos fueron: Lieja - Roma - Lieja (1956, Mercedes), Tour de France (1960 y 1961, Ferrari), GP de Spa (1961 y 1965, Ferrari), Targa Florio (1962, Ferrari y 1966, Porsche), 1000 Km de Nürburgring (1963, Ferrari), GP de Angola (1964, Ferrari). Después de un grave accidente en Le Mans de 1968, comprendió que las carreras habían terminado para él y se suicidó. Como escribió Enzo Ferrari: "No cedió ni siquiera frente a un destino cruelmente adverso, conservó hasta el final su coraje sin prejuicios, y hasta su acción extrema fue decisión propia".

Mairesse con Enzo Ferrari.

Maranello, 1962, presentación a la prensa: con Mairesse, a la izquierda, Baghetti y Bandini.

ta en el Tour de France, donde al final fue precedido sólo por Gendebien. La performance del pequeño belga no pasó inadvertida en Ferrari, que le ofreció un auto para la Targa Florio de 1960: Mairesse llegó cuarto y fue confirmado en el equipo del Cavallino, con el que ganó el Tour de France (en pareja con Georges Berger). Debutó también en F1 y, luego de dos retiros, fue tercero en el GP de Italia.

1961 FUE UN AÑO EXITOSO PARA MAIRESSE

El balance de 1961 fue bueno: segundo en las 12 Horas de Sebring (con Baghetti), las 4 Horas de Rouen, las 24 Horas de Le Mans (con Parkes) y los 1000 Km de París (con Luciano Bianchi), y dos hermosas victorias, en el GP de Spa y otra vez en el Tour de France (siempre en pareja con Berger). En cambio, en la F1 tuvo un par de retiros por fallas mecánicas y uno por accidente en Nürburgring. A pesar de esto la Ferrari lo confirmó para 1962, porque tuvo que sustituir como probador a Ginther, contratado por BRM.

En los primeros meses de 1962 Mairesse pasó de un éxito a otro: en F1 fue primero en los GP de Bruselas y Nápoles; con las sports, junto a Gendebien y Ricardo Rodríguez, ganó la Targa Florio, mientras que con Parkes fue segundo en los 1000 Km de Nürburgring. Luego tuvo una fea colisión en Spa, en el GP de Bélgica (heridas y quemaduras) que lo detuvo por algunos meses. Volvió a la pista en Monza, obteniendo un cuarto puesto en el GP de Italia.

Ferrari lo quiso en el equipo también en 1963, junto a

LOS PILOTOS

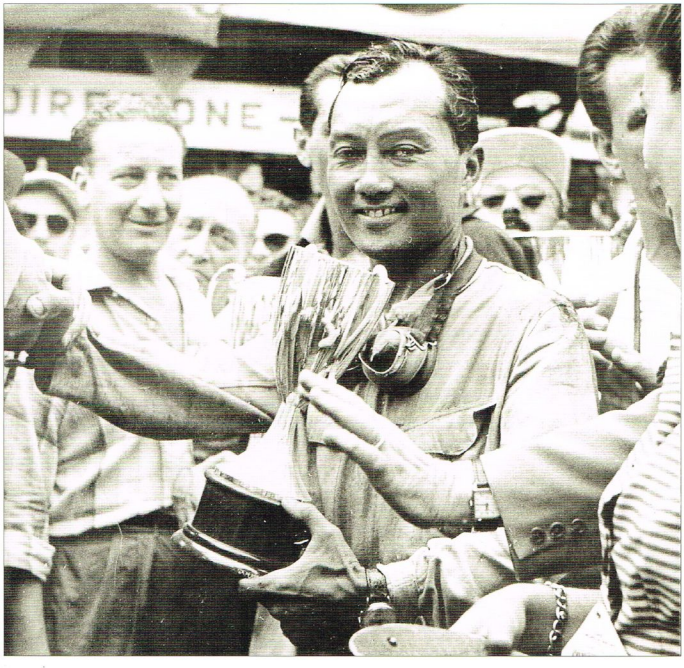
"Bira", el príncipe

Tailandés, noble, caballero piloto, corrió antes y después de la Segunda Guerra Mundial. Perteneció al equipo oficial de la Casa del Cavallino en el debut en F1.

John Surtees. El nuevo año le trajo los segundos puestos en Sebring (con Vaccarella) y en la Targa Florio (con Bandini y Scarfiotti), además de una victoria en los 1000 Km de Nürburgring (con Surtees). El circuito de Nürburgring, lamentablemente, le fue adverso otra vez: el enésimo accidente lo obligó a alejarse de las carreras por el resto de la temporada.

Mairesse en Módena en 1962.

En 1964 estuvo de vuelta en las pistas, primero en el GP de Angola con una Ferrari GTO del Equipo Nacional Belga. Al año siguiente ganó el GP de Spa con una Ferrari 275 LM. Lo encontramos también primero en 1966, en el podio de la Targa Florio, con Herbert Müller, quien se alternó con él al volante de un Porsche Carrera. Luego, en 1968, se produjo el accidente que cerró su actividad. En las 24 Horas de Le Mans, una puerta de su Ford GT40 se abrió accidentalmente, y Willy salió de pista. Willy quedó en coma por dos semanas. Sobrevivió, pero nunca pudo reponerse del todo. El 4 de setiembre de 1969, en una habitación de hotel en Ostende, se quitó la vida ingiriendo una sobredosis de somníferos.



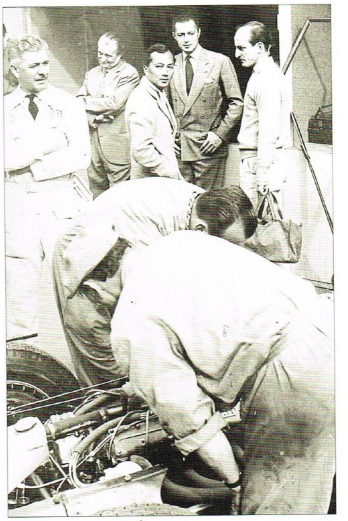
El príncipe Bira en el Gran Premio de Turín de 1955.

"Bira" era un seudónimo que acortaba el nombre bastante complicado del príncipe asiático Birabongse Bhanutej Bhanubandh, singular figura de piloto caballero que compitió asiduamente y con éxito en los cinco años que precedieron a la Segunda Guerra Mundial y en los diez que la siguieron.

NACE EN BANGKOK, CAPITAL DE TAILANDIA

Nacido el 15 de julio de 1914 en Bangkok, capital de Siam (actualmente Tailandia), Bira pertenece a una noble dinastía

emparentada con la familia real. Por ejemplo, su abuelo Mongkut reinó de 1851 a 1861 (y, entre otras cosas, en él se inspiró *El rey y yo*, una película musical de 1956 protagonizada por Yul Brynner y dirigida por Walter Lang). El pequeño príncipe es enviado a Inglaterra, donde estudia en Eton y Cambridge y donde se apasiona por el deporte del volante. Al cumplir 21 años, su primo Chula Chakrabongse, príncipe y estudiante en Inglaterra, le regala un ERA, una monoplaza muy competitiva en la categoría "Voiturette" (1500 cm³). Bira, que sólo había participado en algunas carreras con un Riley Imp y con un MG Magnette, enseguida es segundo en Dieppe y en Berna.



En el Gran Premio de Turín de 1955, circuito del Valentino, Bira junto a un joven Gianni Agnelli.

EL PRIMO FUNDA UNA ESCUDERIA PARA QUE CORRA

El primo funda entonces una escudería, la White Mouse Stable, gracias a la cual Bira puede disponer de siete autos: tres ERA, una Maserati 8CM, un Delage y un Delahaye, que alterna también con un Austin 750 y un Frazer Nash - BMW. Su actividad es muy intensa y coronada por una veintena de triunfos, que entre 1936 y 1938 le valen la asignación de la Golden Star, codiciado reconocimiento del British Racing Drivers' Club.

Después de la guerra vuelve a probar con el ERA, imponiéndose en el Ulster Trophy 1946. Después compra una Maserati con la que en 1947 gana el GP de las Fronteras, en Chimay, Bélgica, mientras que con un Simca - Gordini F2 gana en Lausana, Douglas y Reims. El año 1948 lo ve primero en el GP de Zandvoort, con Maserati, y en ese momento obtiene un contrato con la Ferrari. Con los autos del Cavallino, Bira disputa tan sólo dos carreras, y además sin suerte: dos retiros por rotura de la transmisión. La primera de las dos tiene, de cualquier manera, una gran importancia histórica: es el GP de Italia que se corre el 5 de setiembre de 1948 en Turín y que marca el debut de la Ferrari en F1.

EN1948 ESTA EN FERRARI CON FARINA, SOMMER Y CORTESE

El equipo oficial de Maranello está formado por Sommer, Farina, Cortese y Bira, que abandona en la quinta posición a 11 vueltas de la llegada. La otra carrera es el GP Peña Rhin, en Barcelona, donde Bira tiene que detenerse mientras está claramente en la delantera.

En 1949, desaparecida la White Mouse Stable, compite por su cuenta o con la escudería Platé. Con Maserati gana en Skarpnack, en Suecia, y es segundo en Mar del Plata, San Remo, Reims, Albi, Perpignano. Entre 1950 y 1954 participa en el Mundial F1, pero con resultados escasos: ni su Maserati 4CLT, ni la misma equipada con un motor Osca 4,5, ni los Gordini o los Connaught oficiales ni, por último, la nueva y brillante Maserati 250F le permiten lograr algo más que posiciones intermedias. Aún gana algunas carreras sin puntaje, en Goodwood (1950 y 1951), en Chimay (1954) y, por último, en Ardmore (GP de Nueva Zelanda 1955). Luego le dice adiós a las carreras y vuelve a Tailandia, donde se dedica tanto a actividades comerciales relacionadas con el transporte aéreo como a cuidar los intereses deportivos de su país. Vuelve a menudo a Europa y es allí donde pierde la vida, por un ataque cardíaco, en una estación de subte de Londres, dos días antes de la Navidad de 1985.

LA CARRERA DEL PRINCIPE "BIRA"

Birabongse Bhanutej Bhanubandh, llamado Bira (Bangkok Siam, actual Tailandia, 15 de julio de 1914 - Londres, 23 de diciembre de 1985) entra por derecho propio en la historia de la Ferrari por haber pertenecido al equipo oficial en la carrera de debut en F1, el GP de Italia de 1948, en Turín, manejando con Farina y Sommer la 125 proyectada por Gioachino Colombo (el cuarto piloto, Cortese, tenía una 166). Debe retirarse por rotura de la transmisión, y lo mismo le pasa en Barcelona el 31 de octubre, mientras lidera la carrera. Desde 1949, con la llegada de Ascari y Villoresi a Maranello, el príncipe Bira cambia de colores y corre con Maserati, Osca, Gordini y Connaught. Entre 1936 y 1955 logró una treintena de victorias, de las cuales las más significativas están recordadas en estas páginas. En cambio, su currículum en el Mundial de F1 es modesto, con 19 GP disputados, dos cuartos puestos, un quinto y un sexto.

La entrada de la pista de Fiorano y una foto aérea en la que se aprecia bien el circuito.

La pista de Fiorano

El circuito de pruebas de Ferrari se encuentra cerca de Maranello. Fue inaugurado en 1972, cuando poquísimos constructores tenían uno exclusivamente a su disposición. Tiene poco más de tres kilómetros de largo.

A pocos kilómetros de Maranello, sobre la ruta estatal 465, está el acceso a la pista de Fiorano. Pocas decenas de metros después de superar la puerta, se encuentra un patio sobre el cual asoma una casona reestructurada que, más que cualquier otro edificio del mundo, sirvió de fondo a fotos de autos y pilotos. Aquí Enzo Ferrari vivió muchos de sus días, especialmente hacia el final de su vida. En el interior se encuentra la oficina desde donde se coordina la actividad de la pista, mientras que en el piso superior hay una sala de reuniones, que guarda muchísimos trofeos. Los otros dos edificios en el interior de Fiorano están afectados a los servicios generales, taller, sala de prensa y lugar de descanso y gimnasio para los pilotos.

REALIZADA EN SOLO 6 MESES E INAUGURADA EN 1972

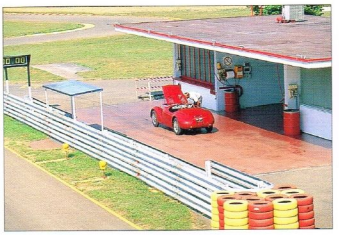
La pista fue inaugurada en 1972, luego de haber sido realizada en el tiempo récord de seis meses. Fue el propio Enzo Ferrari quien la quiso: sentía la necesidad de un lugar para la experimentación y las pruebas de los autos de competición y de las Gran Turismo, para los entrenamientos de los pilotos y el aprendizaje de los mecánicos y del equipo de carreras. No es un lugar donde buscar un récord, sino un lugar de trabajo y desarrollo, que desde hace pocos años hospeda también las pruebas de los clientes privados que participan en el Challenge F355.

TODAS LAS F1 SON PROBADAS AQUI

Los primeros pasos de las monoplazas de Fórmula 1 se dan aquí. Una de las pruebas más recientes fue la del nuevo 10

14 CURVAS PARA PONER A PUNTO EL MITO

La gerencia de la pista de pruebas de Fiorano está en manos de una sola persona: Giorgio Ferri. El área total es de 245.000 m², su largo, de 3000 metros, aumentado a 3021 con una chicana en 1992. El ancho mínimo es de 8,40 metros. Las curvas son 14. La recta principal mide 740 metros. La velocidad de punta es de más de 260 Km/h, aunque la velocidad máxima que puede alcanzarse en Fiorano es de 304 Km/h. El récord de la pista le pertenece a Berger con 1'00"31, a un promedio de 179,074 Km/h.



Arriba, la casa de Ferrari en el interior de Fiorano. A la izquierda, los boxes.

Aquí arriba, la sala de reuniones en el interior de Fiorano. Más arriba, la sala de comando y una imagen de la pista.

cilindros aspirado que sustituyó al 12 cilindros. La pista, diseñada por el ingeniero Ugo Cavazzuti, amigo personal de Ferrari, es mejorada continuamente, tanto en el aspecto estructural (son recientes las de las curvas 2, 3 y 4 para aumentar la velocidad) como en la seguridad de las zonas de escape que, con el transcurso de los años, pasó de las redes a la arena, a las camas de leca y, por último, a las barreras elásticas de neumáticos. "En el circuito –explica Giorgio Ferri, que coordina la actividad– la alternancia entre rectas y curvas fue concebida para evidenciar diferentes aspectos técnicos de los vehículos. Fiorano tiene tres curvas que requieren una frenada al límite, momento en el que se pone a prueba el comportamiento de los frenos, del motor y de los cambios."

EL TRAZADO ES VARIADO, CON CURVAS CERRADAS Y VELOCES

También tiene tres curvas cerradas con salida a bajo régimen para verificar elasticidad y aceleración del propulsor y dos curvas medio veloces, ideales para regular de la mejor manera el auto."

Al costado de la pista hay un box, en el cual están ubicados todos los instrumentos tecnológicos de obtención de datos: desde las imágenes entregadas por las 10 cámaras televisivas que siguen el auto en todo el trazado, a los elaborados por la computadora a través de la lectura telemétrica de las informaciones recogidas por los sensores dispuestos en los lugares clave de las monoplazas de F1.

TAMBIEN LA CARLINGA DE UN F104 EN EL INTERIOR DE FIORANO

A poca distancia, se puede admirar la carlinga de un F104, el avión que en 1981 desafió en una prueba de aceleración a la Ferrari Fórmula 1 de Villeneuve. Naturalmente, ganó Gilles.

Owners' Club Mediterráneo

Nació en 1994, pero ya organizó la primera reunión para autos del Cavallino en Cerdeña.

Un club joven que progresa a pasos agigantados. Nacido en 1994, tiene poca historia a sus espaldas pero grandes satisfacciones logradas en breve tiempo. En junio de 1996 inauguró su nueva sede social en ocasión de la Primera Reunión Nacional Ferrari en Cerdeña: se trata de una gran sala de 250 m², equipada con pantalla, biblioteca y decorada con copas y trofeos ligados al mundo Ferrari.

Es la nueva base de operaciones de un club que se caracteriza por, según las palabras de su presidente Giuseppe Adamo, "tener muchas ganas de expresarse", y se propone difundir su mensaje en toda la Cerdeña, desde el norte al sur. La Primera Reunión Nacional Ferrari en Cerdeña fue, sin lugar a dudas, el evento más significativo del Club Mediterráneo. Las "rojas" de Maranello presentes en la isla fueron 59, entre ellas dos suizas. Para las pruebas de habilidad previstas en el curso de tres jornadas, el presidente del club y organizador del evento obtuvo nada menos que el estadio Sant'Elia de Cagliari.

EN DOS AÑOS DUPLICO EL NUMERO DE SOCIOS

Con la complicidad de los espectaculares paisajes de Cerdeña, y por la pericia en la organización, los socios del club pasaron rápidamente de 13 a 23. Con esta experiencia, el club ratificó la que será una de sus principales características: trabajar para las próximas reuniones teniendo presente que una cita en Cerdeña, aun al volante de una Ferrari, es un encuentro con una de las costas más bellas del Mediterráneo.

El club, entonces, se esforzará para que quienes lleguen desde el continente puedan satisfacer sus expectativas en este sentido, con una permanencia que se alargue más allá de los tres días de la manifestación deportiva.

Algunos momentos de la primera reunión organizada por el Ferrari Owners' Club Mediterráneo de Cerdeña.

COMO INSCRIBIRSE

Por tratarse de un Owners' Club, para inscribirse hay que ser propietario de una Ferrari. La cuota social anual es de unos 280 dólares. El presidente es Giuseppe Adamo. La dirección del Ferrari Owners' Club Mediterráneo es Villa Carda, Tempio Pausania, Sassari. Se puede dirigir también directamente a Giuseppe Adamo, Viale Monastir Km 15,300, 09026 San Sperate, Cagliari. Teléfono y fax 070-9165068.

El Cavallino en TV

Las obras más interesantes son las del catálogo Ferrari Idea dedicadas a las más lindas GT de la Casa de Maranello. Pero la oferta es amplia. Precios de entre seis y veinte dólares.

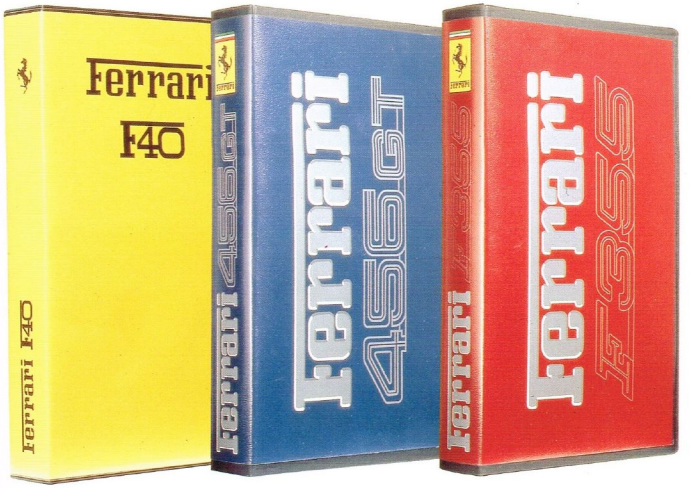
Hay videos y videos: también, o mejor dicho especialmente, cuando se habla de Ferrari. De buena calidad hay realmente pocos, porque realizar imágenes cualitativamente notables con un comentario interesante requiere el máximo profesionalismo. Y son muy pocos los que pueden preciarse de una producción de este nivel.

ESTAN DISPONIBLES EN TODAS LAS NORMAS DE VIDEO

Arriba se ubican todos los videocasetes que la Ferrari hizo realizar para sí misma y que complementan el catálogo Ferrari Idea: algunos están dedicados a productos específicos, a los autos de ensueño que se realizan en Maranello: son la F355 y la 456 GT, disponibles en normas PAL, NTSC y hasta en SECAM, para disfrutar en los televisores de todo el mundo.

Además, sólo en norma PAL, existen los videos F40 Mugello (con la poderosa GT turbo comprimida filmada en acción en el circuito toscano, que le pertenece al grupo Fiat), Rosso Ferrari y Ferrari 40, con textos en italiano o en inglés para satisfacer a la clientela internacional. Estos últimos proponen las imágenes más lindas de la historia de la Ferrari, de sus autos de mayor éxito y de los más prestigiosos triunfos deportivos.

Otras imágenes muy lindas pueden encontrarse en el videocasete VHS de la Hyde Park Video Productions, dedicadas a modelos específicos de la Casa de Maranello: desde la 348 TB a la F40 y a la Testarossa, para llegar a la 288 GTO o a prestigiosos "capolavoros" del pasado como la 275 GTB. Todas las tomas están realizadas en ruta o en pista, con imágenes sugestivas, con una duración de casi media hora, en la que son examinados e ilustrados los detalles constructivos más importantes y los elementos mecánicos.



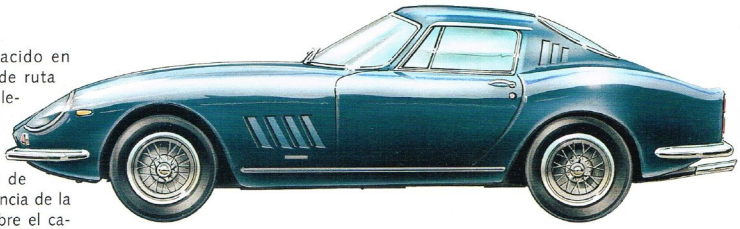
Tres de los videos dedicados a los modelos del Cavallino por Ferrari Idea: F40, 456 GT y F355.

LOS PRECIOS

De 12 a 20 dólares, según el tema, los videos propuestos en el catálogo Ferrari Idea, con precios en el nivel inferior para los casetes producidos en norma PAL y en el superior para los NTSC o SECAM. Sólo 6 dólares para el video F40 Mugello. Se adquieren en los concesionarios Ferrari y en la Boutique Ferrari (fax: 0536/949714). Es más complicado conseguir los videos Hyde Park, propuestos entre 1991 y 1992 con la modalidad del abono, a unos 80 dólares por cinco casetes. Cotizaciones consecuentes y estables para los ejemplares en perfectas condiciones.

1966 275 GTB/4: DEBUTA EL BIARBOL DE SERIE

Evolución del modelo nacido en 1964, es el primer auto de ruta que lleva el doble árbol de levas a la cabeza, una versión domesticada de los empleados en las competiciones, y con márgenes de uso más amplios. Se diferencia de la 275 GTB por la joroba sobre el capot, necesaria para hospedar los seis carburadores. Fueron producidas alrededor de 350 unidades. Algunas de ellas fueron utilizadas en competición.



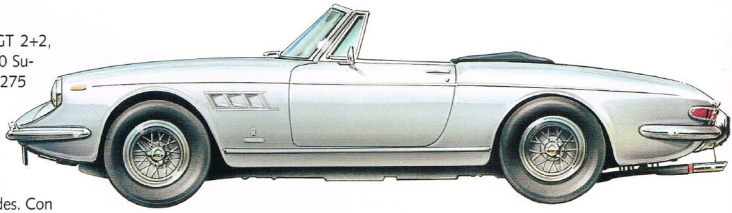
Motor: 12 cilindros en V a 60, delantero longitudinal, 77 x 58,8 mm, 3285,72 cm³, monoblock y tapa de cilindros en aleación liviana, compresión 9,2:1

Distribución:	2 árboles a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	6 carburadores Weber 40 DCN/9
Potencia:	300 CV a 8000 rpm

Chasis:	monoblock de caños de acero
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Frenos:	discos
Peso:	1100 kilos
Velocidad máxima:	268 Km/h

1966 330 GTC-GTS: COUPE Y SPIDER DE LOS SESENTA

Evolución moderna de la 330 GT 2+2, con la trompa inspirada en la 500 Superfast y la cola copiada de la 275 GTS. Las superficies de vidrio son amplias; las suspensiones, independientes en las 4 ruedas y el motor es un 4 litros monoárbol de 340 CV. Fue producida de 1966 a 1968 en unas 600 unidades. Con el mismo nombre, pero muchas pequeñas diferencias, está la 330 GTS, derivada de la 275 GTS, de la cual difiere por el motor 4 litros y la trompa. Entre paréntesis, en la ficha, los datos de la 330 GTS.



Motor: 12 cilindros en V a 60, delantero longitudinal, 77 x 71 mm, 3967,44 cm³, monoblock y tapa de cilindros de aleación liviana, compresión 8,8:1

Distribución:	1 árbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	3 carburadores Weber 40 DCZ/6
Potencia:	340 CV a 7000 rpm

Chasis:	jaula de caños de acero
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Frenos:	discos
Peso:	1300 kilos
Velocidad máxima:	245 Km/h

1966 365 CALIFORNIA: PENSANDO EN EE.UU.

Elegante spider heredera de la 500 Superfast, está equipada con motor de 4,4 litros derivado de la 365 P de carrera. Sus líneas son tensas y pulidas, y se introduce la toma de aire lateral, que esconde la abertura de las puertas, motivo que se mantendrá hasta la 328 GTB. Presentada en el salón Internacional de Ginebra en marzo de 1966, fue lanzada en el mercado a fin de ese año, producida hasta 1967 en 14 unidades.

Motor: 12 cilindros en V a 60, delantero longitudinal, 81 x 71 mm, 4390,35 cm³, monoblock y tapa de cilindros de aleación liviana, compresión 8,8:1

Distribución:	un árbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	3 carburadores Weber 40 DF/1
Potencia:	320 CV a 6600 rpm

Chasis:	jaula tubular
Suspensiones:	del. cuadriláteros deformables, tras. pte. rígido
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Frenos:	discos
Peso:	1320 kilos
Velocidad máxima:	245 Km/h

LAS FOTOS MAS LINDAS DE LA FERRARI

Gerhard Berger en el Gran Premio de Portugal 1995 con la F1 412 T2.

EL MITO
Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

En el próximo número:

Fórmula Indy 1987,
un sueño que no se hizo realidad

375 América,
para los magnates del petróleo

Pintores,
Dexter Brown

Modelismo, las Ferrari
en la Carrera Panamericana